Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 22.

(Nr. 10098.) Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf. Vom 5. November 1898.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reiches und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen ꝛc. und Apostolischer König von Ungarn, sind übereingekommen, zur Regelung der Beziehungen zwischen Preußen und Oesterreich wegen einer zwischen diesen beiden Staaten herzustellenden weiteren Eisenbahnverbindung einen Vertrag abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Julius Rathjen,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Franz von Aichberger,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Balduin Wiesner,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Gustav Lacomi

und

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen ꝛc. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Sektionschef im Kaiserlich Königlichen Eisenbahnministerium Ludwig Wrba,

Allerhöchstihren Ministerialrath im Kaiserlich Königlichen Eisenbahnministerium Carl Wurmb,

Allerhöchstihren Ministerialrath im Kaiserlich Königlichen Finanzministerium Dr. Friedrich Freiherrn von Raymond,

Allerhöchstihren Sektionsrath im Kaiserlich Königlichen Eisenbahnministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster,

Ausgegeben zu Berlin den 25. Juli 1899.

Allerhöchstihren Sektionsrath im Kaiserlich Königlichen Eisenbahnministerium Dr. August Weeber,

Allerhöchstihren Sektionsrath im Kaiserlich Königlichen Finanzministerium Adolf Gerstendörfer,

von welchen nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Die Regierungen der im Eingange bezeichneten beiden Staaten sind übereingekommen, eine Eisenbahnverbindung von Tannwald über die beiderseitige Grenze nach Petersdorf zuzulassen und die Vollendung des Baues nebst der Eröffnung des Betriebes derselben innerhalb des im Artikel II angegebenen Termines herbeizuführen.

Artikel II.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung wird die Ausführung der zwischen der bestehenden Station Tannwald und der künftigen Betriebswechselstation (Artikel XV) gelegenen Strecke der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn entweder im Wege der Ertheilung der Konzession nach Maßgabe der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sicherstellen oder auf Grund einzuholender gesetzlicher Ermächtigung und nach Erfüllung derjenigen Bedingungen, von welchen der Bau dieser Strecke gesetzlich abhängig gemacht werden sollte, selbst für eigene Rechnung bewirken.

Sie wird ihre einschlägige Entschließung bis Ende des Jahres 1899 zur Kenntniß der Königlich Preußischen Regierung bringen und zugleich den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem die thunlichst zu beschleunigende und längstens innerhalb zwei und einem halben Jahre, vom Tage der obigen Mittheilung an gerechnet, zu bewirkende betriebsfähige Herstellung der österreichischen Strecke erfolgt sein wird.

Die Einhaltung dieses Termines wird die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung im Falle der Konzessionsertheilung durch die entsprechenden Konzessionsbestimmungen und Anhaltung der bauführenden Unternehmung, im Falle des staatsseitigen Ausbaues aber durch die erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen sicherstellen.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt ihrerseits sich bereit, die Anschlußstrecke der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie von der Betriebswechselstation nach Petersdorf für eigene Rechnung auszuführen. Sie wird den Bau der preußischen Strecke derart vorbereiten und fördern, daß dieselbe ehethunlichst, und zwar wenn möglich, gleichzeitig mit der betriebsfähigen Herstellung der österreichischen Strecke im Baue vollendet und dem Betriebe übergeben werden kann.

Artikel III.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt jeder der beiden Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Der Punkt, wo die beiderseitige Grenze von der Bahn überschritten wird, soll auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen auszuarbeitenden Projekte durch technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel IV.

Die neu herzustellende Eisenbahn (Artikel I) soll zunächst nur mit Einem durchgehenden Gleise versehen werden. Sollte späterhin das Bedürfniß nach Herstellung des zweiten Gleises auf der ganzen Bahnlinie, beziehungsweise auf einzelnen Theilstrecken derselben oder nach einer sonstigen zur ungestörten Abwickelung des Verkehres nothwendigen weiteren Ausgestaltung der ersten Bau- und Betriebseinrichtungen sich herausstellen, so werden die Hohen Regierungen behufs einer Verständigung hierüber in weitere Verhandlung treten.

Die Spurweite der Gleise soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im Uebrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der anzulegenden Bahnstrecken und deren Betriebsmittel unter Bedachtnahme auf die eventuelle Anwendung des Zahnradsystems in einzelnen Theilstrecken der beiderseitigen Anschlußlinien dergestalt nach gleichmäßigen Grundsätzen festgestellt werden, daß auf den beiderseitigen Bahnstrecken ein ineinandergreifender Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von und nach den anschließenden Bahnen ungehindert übergehen, beziehungsweise wechselseitig benützt werden können.

Die von einer der beiden Hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der im Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Artikel V.

Die beiden Hohen Regierungen verpflichten sich, zuzulassen beziehungsweise anzuordnen, daß die neu herzustellende Eisenbahn an ihren Endpunkten in angemessene, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den zur Zeit daselbst anschließenden Eisenbahnen gesetzt werde.

Artikel VI.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung erklärt ihre Zustimmung, daß die auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Strecke von der beiderseitigen Grenze bis zu der künftigen Betriebswechselstation (Artikel XV) von der Königlich Preußischen Regierung selbst gebaut und betrieben werde.

Auch ertheilen die beiden Hohen Regierungen die Zustimmung, daß die in den Artikeln I und II bezeichneten beiderseitigen Anschlußlinien bis zum Anschlußpunkte an der beiderseitigen Grenze, sowie die eventuell in Aussicht genommene Abzweigung von einem geeigneten Punkte der österreichischen Anschlußstrecke nach Rochlitz und Starkenbach, soweit sich dies aus technischen oder bauökonomischen Rücksichten als nothwendig herausstellen sollte, in einzelnen kurzen Theilstrecken über das Gebiet des Nachbarstaates geführt werden.

Die näheren Bestimmungen hierfür bleiben der einverständlichen Feststellung durch technische Kommissarien der beiden Hohen Regierungen vorbehalten, wobei

mit Rücksicht auf die geringe Ausdehnung und die unselbständige Stellung dieser Bahnstrecken alle gesetzlich zulässigen Erleichterungen und Vereinfachungen Anwendung finden sollen.

Zum Zwecke des Erwerbes der zur Anlage der in diesem Artikel bezeichneten Bahnstrecken erforderlichen Grundstücke soll den Unternehmern in jedem der beiden Staatsgebiete das Enteignungsrecht nach den dort jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen eingeräumt werden.

Artikel VII.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die beiderseitige Grenze überschreitenden Bahnstrecken auf jedem der beiden Gebiete der betreffenden Territorialregierung ausschließlich vorbehalten.

Artikel VIII.

Die Hohen Regierungen behalten sich vor, zur Handhabung der ihnen über die Bahnstrecken in ihrem Gebiete und über den Betrieb auf denselben zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte Kommissarien zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der zuständigen Landesbehörden geeignet sind.

Artikel IX.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der Hohen vertragschließenden Theile über die in ihren Gebieten gelegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die den Betrieb führenden Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

Artikel X.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Gebiete zuständigen Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel XI.

Insoweit ein österreichischer Unternehmer innerhalb des preußischen Gebietes oder ein deutscher Unternehmer innerhalb des österreichischen Gebietes den Bau, beziehungsweise den Betrieb der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnstrecken ganz oder theilweise übernimmt oder künftig übernehmen sollte, hat sich derselbe rücksichtlich aller aus der Anlage und aus dem Betriebe der Bahn herzuleitenden Entschädigungsansprüche den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat, zu unterwerfen, insofern der Entschädigungsanspruch nicht aus einem mit der betriebführenden Bahnverwaltung oder mit einer der übrigen an dem Transport betheiligten Bahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte hergeleitet wird.

Artikel XII.

Reichsangehörige des einen der Hohen vertragschließenden Theile, welche von den Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecken im Gebiete des anderen Theiles etwa angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes aus.

Die Stellen der Lokalbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch thunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden.

Sämmtliche Beamte sind ohne Unterschied des Ortes ihrer Anstellung bei der Bahn rücksichtlich der Disziplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehres zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen, insbesondere also die Bestimmungen der Artikel 15 bis 18 des Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891, insolange derselbe Gültigkeit hat, finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide Hohe vertragschließende Theile verpflichten sich, dahin zu wirken,

1) daß auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;
2) daß der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehre zwischen den in Frage stehenden und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehres von beiden Hohen Regierungen als wünschenswerth bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde.

Artikel XV.

Der Betriebswechsel auf der herzustellenden Eisenbahn soll in einer auf österreichischem Gebiete nächst Ober-Polaun (Grünthal) anzulegenden Station erfolgen, deren Anlage und Einrichtung im Zusammenhange mit der im Artikel III

vorgesehenen einverständlichen Festsetzung des Grenzübergangspunktes auf Grund des von der betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltung auszuarbeitenden Projektes durch technische Kommissarien bestimmt werden wird.

Für die Anlage und Ausrüstung der Wechselstation sind die in Oesterreich geltenden Grundsätze maßgebend.

Dagegen sollen die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Konstruktion des Oberbaues und die Signaleinrichtungen der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke von der Grenze bis zur Wechselstation mit denjenigen Einrichtungen übereinstimmen, welche in dieser Beziehung für die auf preußischem Gebiete gelegene Anschlußstrecke genehmigt werden.

Artikel XVI.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung wird im Falle der Konzessionsertheilung für die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke den Konzessionär anhalten, der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung die Mitbenutzung der zu errichtenden Grenz- und Wechselstation zu gestatten.

Die gleichen Zugeständnisse wird die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in dem Falle unmittelbar gewähren, wenn der Bau der österreichischen Strecke auf Staatskosten ausgeführt werden sollte.

Artikel XVII.

Bezüglich der Bedingungen, unter welchen der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung das Recht der Mitbenutzung des zukünftigen Wechselbahnhofes zustehen soll, und insbesondere bezüglich der der Eigenthumsverwaltung dafür zu leistenden besonderen Entschädigung bleibt eine Vereinbarung zwischen den betheiligten beiderseitigen Bahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden Hohen Regierungen zu fügen.

Jedenfalls sollen aber die Kosten für die in der Wechselstation auszuführenden Anlagen und Bauten, einschließlich der Dienst- und Wohnräume für die Eisenbahn-, Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeiverwaltung, in dem durch das wirkliche Bedürfniß des Bahnverkehrs bedingten Umfange seitens der diesen Bahnhof mitbenutzenden Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung nach Verhältniß der Mitbenutzung dem Eigenthümer baar vergütet werden.

Nach gleichen Grundsätzen werden die Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen in der Wechselstation behandelt, welche die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung im Interesse des Verkehrs für geboten erachten oder welche die Königlich Preußische Regierung für ihre im dritten Absatze bezeichneten Dienstzweige etwa in Anspruch nehmen sollte.

Artikel XVIII.

Auf der Grenzstation, welche mit der auf österreichischem Gebiete anzulegenden Wechselstation vereinigt werden soll, wird zur Erreichung des im

Artikel 8 des Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891 bezeichneten Zweckes von beiden Seiten je ein Grenzzollamt mit den den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Abfertigungsbefugnissen errichtet werden.

Die vertragschließenden Hohen Regierungen erklären sich bereit, die Befugnisse der genannten Zollämter zu erweitern, sobald und soweit die Ausdehnung des Verkehres es erfordern sollte.

Artikel XIX.

Die Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäcks, der ein- und ausgehenden Güter, sowie der zollamtlichen Ueberwachung des im Artikel 18, Alinea 2 und 3 des Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891 vorgesehenen Durchzugsverkehres sollen seinerzeit durch beiderseitige Kommissarien noch näher verabredet werden.

Artikel XX.

Die wegen Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei im Eisenbahnverkehre schon bestehenden oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen sollen auf die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahnverbindung Anwendung finden.

Ueber die Amtsbefugnisse der Polizeibeamten, welche etwa von der Königlich Preußischen Regierung auf dem Grenzbahnhofe stationirt werden sollten, bleibt eine besondere Verständigung zwischen den beiden Hohen Regierungen vorbehalten. Die diesfällige Verhandlung soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der herzustellenden Eisenbahn beginnen und vor Eröffnung des Betriebes thunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

Artikel XXI.

Die Regulirung des Post- und Telegraphendienstes bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Für den Fall, daß hiernach der Betriebswechsel auch für den Postbetrieb an demselben Punkte stattfindet, welcher nach Artikel XV für den Eisenbahnbetriebswechsel in Aussicht genommen ist, hat die Königlich Preußische Staatseisenbahnverwaltung die Verpflichtung zu übernehmen, auf der Strecke zwischen der beiderseitigen Grenze und der Wechselstation diesen Betrieb zu Gunsten der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Postverwaltung auszuführen.

Artikel XXII.

Jede der beiden Hohen Regierungen wird den Betrieb der auf ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecken, soweit und solange derselbe von einer Eisenbahnverwaltung des anderen Landes geführt wird, mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen, als denjenigen, welche daselbst den Bahnbetrieb ausländischer Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen treffen.

Artikel XXIII.

Sollte im Falle der Ausführung der österreichischerseits herzustellenden Bahnstrecken durch eine Privatunternehmung späterhin eine Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen dieser Strecke in Folge Einlösung oder Heimfalls derselben eintreten oder die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung den Betrieb der gedachten Strecke selbst übernehmen, ohne das Eigenthum derselben zu erwerben, so bleiben dessenungeachtet die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages unverändert in Kraft.

Der Königlich Preußischen Regierung soll es freistehen, die aus diesem Vertrage für sie hervorgehenden Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich zu übertragen.

Artikel XXIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden baldthunlichst in Wien bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Wien, am 5. November 1898.

(L. S.) Dr. Micke.	(L. S.) Wrba.
(L. S.) Rathjen.	(L. S.) Wurmb.
(L. S.) v. Aichberger.	(L. S.) Frh. v. Raymond.
(L. S.) Lehmann.	(L. S.) v. Forster.
(L. S.) Wiesner.	(L. S.) Weeber.
(L. S.) Lacomi.	(L. S.) Gerstendörfer.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden, und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.